

## LA PLATA Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAÍS, DEL PAPEL A LA REALIDAD

Melisa Pessoa  
melisa.pessoa@upc.edu

Joaquín Sabaté  
joaquin.sabate@upc.edu

Universitat Politècnica de Catalunya

### **La Plata y la construcción de un país, del papel a la realidad (Resumen)**

La ciudad de La Plata, fundada en 1882 como capital de la Provincia de Buenos Aires, aparece tradicionalmente como una utopía construida dentro de las realizaciones urbanas a nivel nacional e internacional, debido a sus rasgos urbanos singulares. Nuestro objetivo es mostrarla en un contexto más amplio, como uno de los últimos episodios de una verdadera epopeya, desarrollada durante casi un siglo, que es la fundación de más de un centenar de pueblos y ciudades en un territorio inmenso y poco explorado, con el objetivo de ordenarlo y hacerlo productivo, para construir un país moderno que aspira a posicionarse en el mercado mundial. La Plata deja de ser así (sólo) un caso singular, para entenderse como un eslabón emblemático de la ocupación sistemática del territorio y de una forma de entender el progreso en un país nuevo.

**Palabras clave:** La Plata, nuevas ciudades, colonización, Argentina, siglo XIX

### **La Plata and the construction of a country (Abstract)**

La Plata city, established in 1882 as the capital of the Province of Buenos Aires, is traditionally understood as a built utopia in the context of national and international realizations, due its urban characteristics. Our main goal is to understand it in a wider context, as one of the latest episodes of a true epopee, developed along almost one century: the foundation of more than one hundred cities in an immense and unknown territory. The objective of this construction is to organize and make productive a territory of a modern country that attempts to be part of the world market. In this sense, La Plata it transformed from a singular case into an emblematic link of the system of occupation of the territory and a way to understand the progress of a new country.

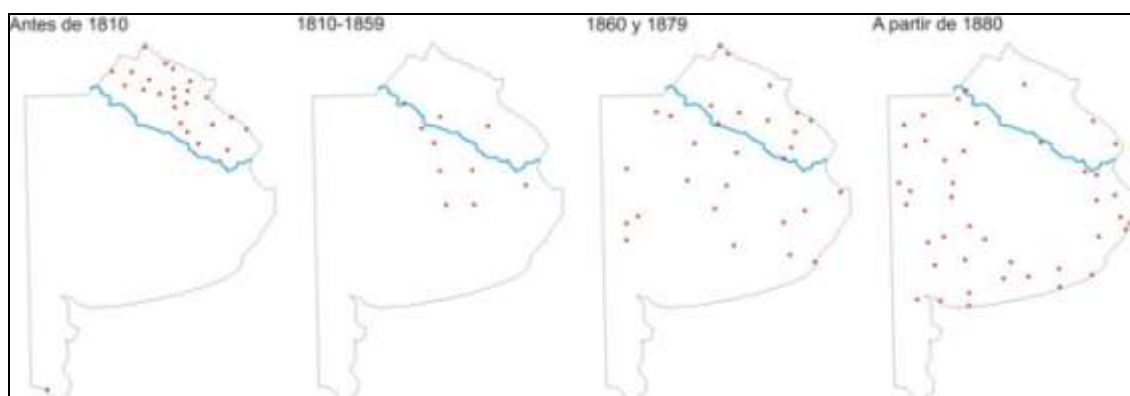
**Key words:** La Plata, new towns, colonization, Argentina, 19<sup>th</sup> century

Hasta principios del siglo XIX, existen pocas ciudades en la actual provincia de Buenos Aires. Pero esto cambia radicalmente a partir de la independencia del país en 1816. El gobierno decide ocupar y poner en producción un extenso territorio para activar la exportación. Arranca entonces una de las empresas urbanizadoras más singulares, la fundación de cien ciudades en algo menos de un siglo, como base para la construcción de un nuevo país, moderno y republicano (figura 1).

Un exhaustivo análisis de los documentos catastrales y de los planos originales de las fundaciones en los archivos nos permite documentar la aparición de pueblos y ciudades capitales de partido (o departamento), que responden al ideal perseguido desde comienzos de siglo XIX y que materializan la máxima de J. B. Alberdi de “gobernar es poblar”. De esta manera, a la vez que toma forma la organización del Estado, empieza a “civilizarse” aquel desierto “bárbaro”, en los términos de la tradicional dicotomía entre civilización y barbarie que plantea Sarmiento<sup>1</sup>.

Toda la provincia se organiza para producir y exportar cereales y carnes, impulsando un progreso económico que lleva a Argentina a convertirse “el granero del mundo” a principios del siglo XX.

**Figura 1.**  
**Mapa de fundaciones de ciudades en la provincia de Buenos Aires.**



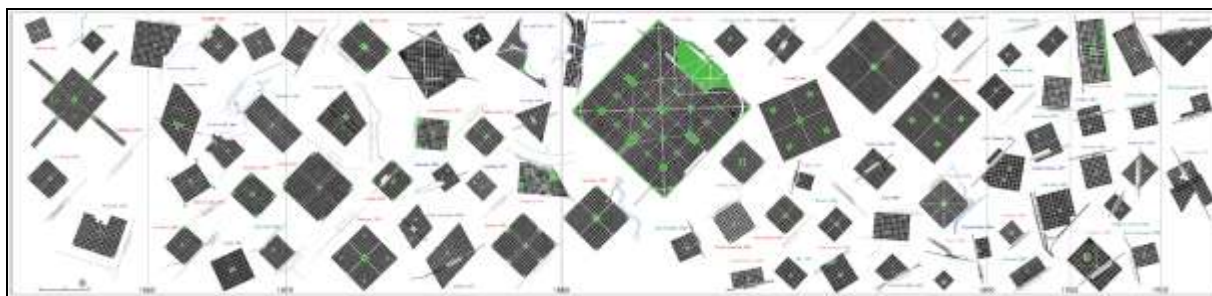
Fuente: Elaboración propia

Volver a dibujar estas ciudades a partir de los documentos originales (figura 2)<sup>2</sup> nos permite refutar anteriores interpretaciones, que las asimilan apresuradamente al modelo de las Leyes de Indias (trazado en cuadrícula con plaza central), y demostrar que la ideología que las fundamenta y los criterios de proyecto son de índole muy diferente.

<sup>1</sup> Sarmiento, 1845

<sup>2</sup> En 1824 se crea el Departamento Topográfico, un cuerpo de ingenieros y agrimensores, con hondas raíces en la experiencia militar borbónica de fines del XVIII. Estos profesionales cartografiaban los terrenos rurales de una provincia de un tamaño similar al de Italia, a la vez que se encargan de trazar y aprobar las nuevas poblaciones.

**Figura 2.**  
**Redibujo de los planos originales de las ciudades fundadas en el periodo 1810-1916 sobre la base de los planos originales disponibles en el Archivo de Geodesia**



. Fuente: Elaboración propia.

A partir de 1850 es cuando se fundan la mayoría de los pueblos de la provincia de Buenos Aires, tanto cabeceras de partido como pequeñas poblaciones, pero también colonias agrícolas. De todas ellas, la que supone la mayor empresa, y que atrae mayor atención y cantidad de recursos, es la ciudad de La Plata (figura 3).

La Plata se funda como capital de la provincia, como consecuencia de que Buenos Aires pasa a serlo del país. Un conjunto de destacadas personalidades, encabezadas por el gobernador Dardo Rocha, se empeñan en crear una ciudad moderna, y a pesar de las muchas críticas y dificultades, en ocho años ésta ya cuenta con 60.000 habitantes, y en 1914 sobrepasa los 100.000.

Tradicionalmente La Plata aparece en el imaginario colectivo y en numerosos estudios como un caso singular dentro de las realizaciones a nivel nacional y como una de las últimas utopías urbanas construidas, casi en paralelo a otras capitales que se fundan en la época<sup>3</sup>. Esto es así por sus especiales condiciones urbanas: su condición de capital, la cuadrícula regular atravesada por diagonales, el sistema de plazas y arbolado público.

Sin embargo, nuestro objetivo es mostrarla en un contexto más amplio, como uno de los últimos episodios de una verdadera epopeya, desarrollada durante casi un siglo, que es la fundación de más de un centenar de pueblos y ciudades en un territorio inmenso, y desconocido, con el objetivo de ordenarlo, hacerlo productivo y construir un nuevo país que aspira a posicionarse en el mercado mundial.

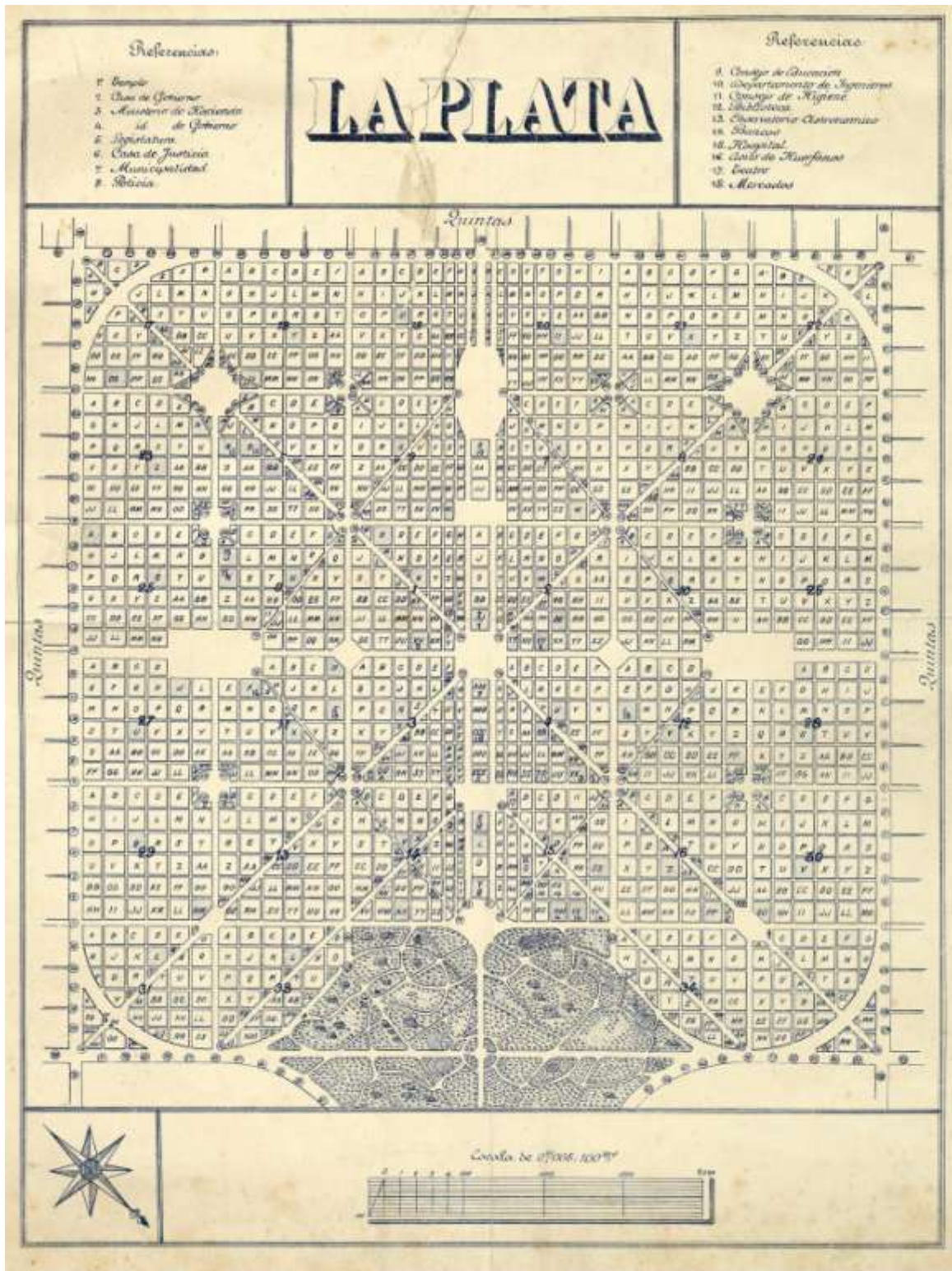
La Plata deja de ser así (sólo) un caso singular y aislado, y pasa a entenderse como parte de una ocupación sistemática del territorio en la cual la ciudad es el instrumento fundamental, y de una forma de entender el progreso en un país nuevo, con una nueva ideología política y social. Se pretende, en definitiva, crear una nueva sociedad a través del orden urbano, y que a su vez éste exprese el orden social ("cambiar la ciudad, cambiar la sociedad", defiende Sarmiento). Permanece la geometría como soporte regular, pero se utilizan instrumentos de proyecto y normativos propios del siglo XIX.

---

<sup>3</sup> Belo Horizonte se funda quince años después, en 1897 y tres décadas después aparecen Nueva Delhi (1911) y Canberra (1913).

Figura 3.

La ciudad de La Plata, plano fundacional. Fuente: Archivo General de la Nación, Mapoteca II-117



En la primera parte de este texto explicaremos el proceso de fundación de esas más de cien poblaciones; seguidamente analizaremos el rol de la ciudad como instrumento para civilizar un territorio y los instrumentos para construir la ciudad pampeana, identificando un modelo de ciudad. Vemos cómo este modelo se materializa en La Plata, haciendo que ésta forme parte

del conjunto, pero a su vez destaque por sus rasgos singulares. Finalmente mostramos la ciudad en el contexto de las ideas higienistas a nivel local e internacional, y las influencias del trazado platense en otros casos.

## **Un país hecho de ciudades**

Hasta comienzos del siglo XIX, son pocas las ciudades existentes en el territorio de la actual provincia de Buenos Aires. La mayoría de los pequeños núcleos históricos están vinculados a instalaciones de defensa contra las invasiones indígenas o a fundaciones religiosas. Muchos otros se disponen en el camino de Buenos Aires a Perú, actuando como “postas”, lugares donde viajeros y animales pueden comer y descansar.

Esta situación cambia radicalmente a partir de la independencia del país (1810-1816). El Estado Nacional decide hacerse cargo de todo el territorio en manos de los indígenas, que constituyen una amenaza creciente para sus intereses económicos. Para ordenar estas tierras y poder repartirlas, el primer paso es medirlas, dibujarlas y amojonarlas. Para ello se crea en 1824 el que más tarde se denomina Departamento Topográfico, cuerpo técnico que lleva a cabo las tareas de medición de tierras, delineación de planos y amojonamiento de los terrenos y al que luego se le encarga delinear los nuevos pueblos que se fundan, o remodelar los existentes. Este departamento es autor de la mayoría de los proyectos de las ciudades pampeanas.

Tras años de luchas civiles y la consolidación de ideales sobre el nuevo país (basados fundamentalmente en la obra de J. B. Alberdi o D. F. Sarmiento), se entra a partir de 1850 en un periodo de estabilidad. Esto ofrece un ambiente propicio para la puesta en práctica de todas las ideas y proyectos que se han ido gestando desde principios del siglo XIX. La creación de una estructura política y administrativa a nivel nacional permite empezar a edificar las bases necesarias para civilizar el país. Los adelantos tecnológicos contribuyen a la modernización, y entre ellos el ferrocarril será determinante. Éste, sumado a la voluntad resumida en la clásica máxima “gobernar es poblar”, de J. B. Alberdi, a la capacidad técnica generada durante los años de formación y a las posibilidades económicas, hacen posible el avance sobre territorios antes poco explorados. Esto se consolida mediante la fundación de núcleos (primero militares, luego civiles) y más tarde con su “cosido” con líneas ferroviarias, que a su vez generan nuevos núcleos.

Como consecuencia de este proceso, toda la provincia se pone a producir para exportar y esto redundará en un enorme progreso económico que lleva a Argentina a incorporarse al mercado internacional y posicionarse como “el granero del mundo”, a principios del siglo XX, basando su crecimiento en la exportación de ganado y cereales.

El resultado de este proceso de construcción de un territorio, es un sistema de más de cien nuevas poblaciones, la mayoría de ellas construidas entre 1850 y 1916.

El caso singular dentro de este conjunto lo constituye la fundación de la ciudad de la Plata, como capital de la Provincia de Buenos Aires, en 1882.

## **La ciudad como instrumento de civilización**

Si Buenos Aires es la ciudad que el mismo Sarmiento propone como medio para luchar contra la barbarie a nivel nacional, podríamos decir que las ciudades que surgen en la pampa, a modo

de “sucursales” de la capital, tienen un rol similar: civilizar y modernizar el territorio<sup>4</sup>. A una escala menor, pero imprescindible para sostener “la cabeza de Goliat”<sup>5</sup>, los pequeños pueblos y ciudades aparecen como islas de civilización frente a un mundo rural bárbaro y hostil que debe ser modernizado. La ciudad, aparece así como una herramienta para lograr la modernización de un territorio y no como consecuencia de este proceso.

“Esto significa, entre otras cosas, que, como decía Gino Germani en los años sesenta, en América Latina la modernidad urbana fue un camino para llegar al desarrollo modernizador, no su consecuencia, lo que invierte toda la secuencia clásica (weberiana) y explica la explosión urbana en países que no han tenido análogos desarrollos económicos o institucionales. La modernidad se impuso en América Latina *ab initio* como parte de un designio deliberado para conducir a la modernización, y en ese designio la ciudad fue el objeto privilegiado: fue al mismo tiempo el instrumento para recorrer el camino y la definición de su meta final, nunca alcanzada”<sup>6</sup>.

Aquí radica la importancia de la aplicación de la idea de ciudad como agente modernizador, no como gran capital para todo un país, sino a la escala regional. Esta es una singularidad que ofrece el territorio bonaerense, frente a otros ámbitos latinoamericanos, pero sobre todo en contraposición a la construcción de muchos territorios europeos, edificados sobre la base de la sedimentación de sucesivos estratos históricos.

Qué hacer con el gran “desierto” argentino es una de las preguntas clave del siglo XIX. Cómo entrelazar ciudad y territorio es el gran reto a afrontar. Se construye entonces una metáfora, la de “civilización y barbarie”<sup>7</sup>, que plantea dos elementos antagónicos que se necesitan el uno al otro para subsistir, de la misma manera que la ciudad necesita del área rural productiva para sostenerse. La idea de ciudad como agente civilizador sólo puede existir si consideramos que se posa sobre un territorio que necesita ser civilizado. De ahí que en la metáfora ambos sean imprescindibles.

Consecuentemente, para civilizar ese “desierto” —que, como sabemos, ni era ni estaba desierto—, aparecerá la idea de ciudad, culta, moderna y vinculada a Europa, como instrumento de salvación.

## **El modelo de ciudad para la pampa**

Este proceso singular de fundación de ciudades en un periodo tan acotado y en un territorio tan extenso, representa un caso singular a nivel mundial, y es un proceso relativamente poco estudiado desde la perspectiva urbanística, aunque sí desde la histórica<sup>8</sup>. Por otra parte, los abordajes planteados hasta la fecha sobre estos núcleos, se han limitado a alguno de ellos en particular, o a la comparación de dos, pero en ningún caso al conjunto de las fundaciones, a su dimensión como sistema, a esa epopeya, a ese proyecto territorial y político implícito.

Nuestro punto de partida para el estudio territorial es el análisis de los levantamientos del Departamento Topográfico y el trazado de los ferrocarriles, y para el análisis de la forma

---

<sup>4</sup> Sarmiento, 1845

<sup>5</sup> Martínez Estrada, 1940

<sup>6</sup> Gorelik, 2002

<sup>7</sup> Sarmiento, 1845

<sup>8</sup> Entre los trabajos que estudian las ciudades de la provincia desde la forma urbana, podemos citar a Randle (1969), que trabaja sobre el periodo 1779-1879 y analiza los orígenes de la uniformidad de las ciudades pampeanas a través de la descripción de los elementos componentes de su estructura urbana, focalizando en los pueblos ubicados al norte del Río Salado; y a Vitalone (1993), que trabaja sobre la idea de transculturación del modelo de la ciudad hispanoamericana a las ciudades bonaerenses. Recientemente, trabajos como el de Aliata (2010), entre otros, aportan una nueva visión del tema cruzando temas históricos, técnicos y de propiedad de la tierra, con temas urbanos, complementándolos con el análisis de ciertos casos de estudio, como Chascomús, Dolores o Chivilcoy.

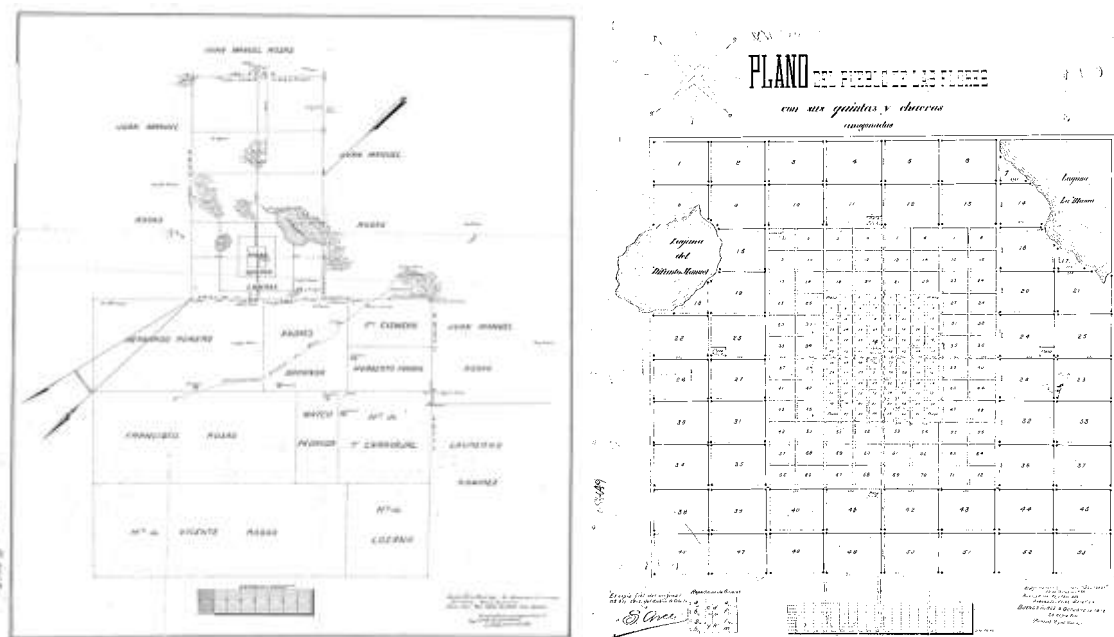
urbana de las ciudades pampeanas redibujamos los planos originales de unas 80 ciudades, lo que nos permite contar con propuestas a la misma escala y con un código gráfico común, para descubrir en ellas un modelo de “ciudad pampeana” y estudiar cómo éste se lleva al territorio. La ciudad de La Plata forma parte de este conjunto, siendo un caso singular, no sólo por su tamaño, sino por los elementos que la conforman.

Estos núcleos se asocian habitualmente al modelo de las fundaciones hispanoamericanas, pero hemos podido verificar que tiene mucho más que ver con el ideal de país y los principios de regularidad de finales del siglo XVIII y principios del XIX<sup>9</sup>, que con una mera aplicación de las tradicionales Leyes de Indias.

La ciudad, en consonancia con una economía fundamentalmente ganadera (en la primera mitad del siglo XIX), se basa en un modelo productivo. Cada núcleo urbano, está rodeado de dos áreas de cultivo concéntricas, la zona de quintas y la de chacras, (subdivididas en unidades productivas menores y mayores, respectivamente) destinadas a las llamadas “tierras de pan llevar”. Estas tierras se denominan ejido, y junto con el sector urbano conforman la unidad urbano-productiva de la ciudad, que se diferencian del resto del territorio -destinado mayormente a la ganadería-, con el objetivo no superponer usos (figura 4).

**Figura 4.**

**Traza original del pueblo de Las Flores (fundado en 1856). Izquierda: Plano general con la ubicación del pueblo, el ejido (quintas y chacras) y las estancias aledañas**



. Fuente: Archivo Histórico de Geodesia (AHG), Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, mensura 10, partido 58, copia del año 1912, del plano original de 1856 del agrimensor Adolfo Sourdeaux. Derecha: Traza del pueblo de Las Flores, donde se observa el sector urbano en el centro, rodeado del área de quintas y de chacras. Fuente: AHG, mensura 49, partido 58, copia de 1872, del plano original trazado por A. Sourdeaux en 1856.

<sup>9</sup> Aliata, 2006

Estas tres zonas están separadas entre sí por amplias calles o bulevares de circunvalación, que las delimitan claramente. Estos bulevares, junto con las dos avenidas principales que se cruzan en el centro del núcleo urbano y las calles comunes, conforman la estructura viaria básica de la ciudad.

Las calles, en consonancia con el clima, se planean anchas y arboladas. Se establecen tres jerarquías de vías: las dos principales que se cruzan perpendicularmente en la plaza, las regulares que conforman la cuadrícula, y el boulevard perimetral que cierra la planta urbana. Existe la voluntad clara de dar un límite a la ciudad, separarla del campo, al contrario que las ciudades de las Leyes de Indias, que pueden extenderse indefinidamente según se precise en el futuro.

La orientación de la planta, en general "a medio rumbo", es decir a 45°, posibilita el asoleamiento de todas las caras de la manzana en algún momento del día, a diferencia de la disposición que respeta los ejes de los paralelos y meridianos. La repetición a gran escala de este patrón sobre todo el territorio, desde las primeras suertes de estancia otorgadas por Juan de Garay, deja como resultado un esquema cuadrangular rotado 45° en los territorios ganados a los indios desde la segunda mitad del siglo XIX (Sudeste bonaerense, provincia de La Pampa y Patagonia).

**Figura 5.**  
**Las ciudades de Lincoln, Balcarce y Coronel Suárez**



. Fuente: Google Imágenes

En el cruce de las dos avenidas se ubica la plaza principal (figura 5). Ésta ocupa una, dos o cuatro manzanas alrededor de esta encrucijada. La plaza, como espacio cívico por excelencia de la ciudad, reúne los equipamientos relacionados con la vida pública: ayuntamiento, iglesia, escuela pública, teatro o centro social y banco. La presencia de este tipo de equipamientos nos habla de la modernidad que va cobrando la ciudad, es decir, de su ruptura cada vez mayor con el pasado colonial.

Muchas veces, según la envergadura del trazado, se ubican plazas secundarias en las esquinas o cuadrantes del trazado urbano, en un intento de crear barrios o distritos, que nunca llegan a funcionar como tales, dado que la forma de crecimiento que impera es sobre las avenidas principales de acceso a la ciudad.

La retícula conforma manzanas cuadradas o rectangulares, con primacía de las primeras. Las parcelas resultantes, son en general lotes largos y estrechos, que dan como resultado tipologías edificatorias lineales recostadas sobre una medianera, y que crecen hacia el corazón de manzana.

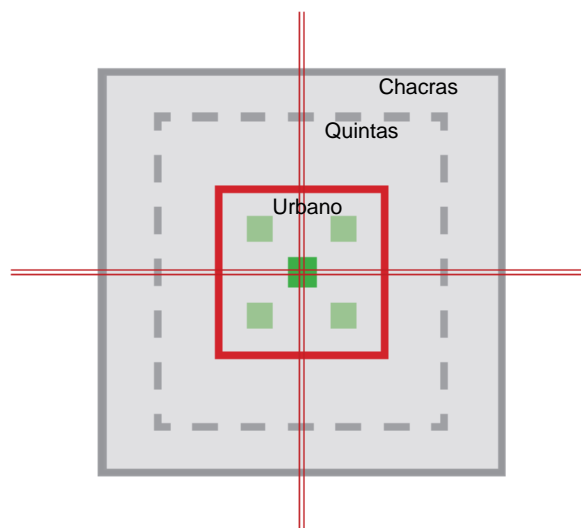
A partir de 1850, aunque con mayor intensidad a partir de 1870, aparece en el escenario urbano el ferrocarril, infraestructura que condiciona la forma y el crecimiento de la ciudad, y



que la vincula a Buenos Aires de forma más rápida y directa que los antiguos caminos, muchas veces intransitables y a merced de los ataques indígenas.

El estudio particularizado de más del 80% de las fundaciones realizadas durante el periodo, nos lleva a afirmar la existencia de un sistema de ordenación urbana propia de las ciudades pampeanas del siglo XIX<sup>10</sup> y los elementos de la forma urbana que comparten los núcleos de población, nos permite hablar de un modelo teórico de ciudad pampeana<sup>11</sup>, que denominaremos modelo independiente (figura 6). Éste, si bien se apoya en la tradición hispanoamericana, al racionalizar los elementos urbanos, es decir, al pasarlos por el tamiz del siglo XIX, y colocarlos en un contexto diferente, conforma un nuevo sistema de organización para una región y una situación distintas.

**Figura 6.**  
**Esquema del modelo de ciudad y territorio**



. Fuente: Elaboración propia

## **La Plata, ciudad pampeana y ciudad singular**

Durante años, los numerosos estudios en torno a la fundación de la ciudad de La Plata y su modelo urbano han hecho hincapié en la singularidad de este caso, fruto de un enorme esfuerzo colectivo. Sin negar su peculiaridad, queremos destacar la continuidad de dicha fundación en el contexto general de la de un centenar de ciudades en la provincia de Buenos Aires durante el siglo XIX. De esta forma, entendemos que la traza platense responde en gran medida al modelo de ciudad independiente o republicana ya descrito, que es utilizado a lo

<sup>10</sup> Entendemos aquí sistema como un "conjunto de reglas o principios sobre una materia, racionalmente entrelazados entre sí" que contribuyen finalmente a dar forma a la ciudad.

<sup>11</sup> Apelando nuevamente a la definición, entendemos modelo como "un esquema teórico de una realidad compleja" que en nuestro caso es la ciudad.

largo de todo el siglo por el Departamento Topográfico y los agrimensores responsables de los trazados.

La Plata comparte con ellas la idea de ciudad proyectada con su entorno productivo circundante, la regularidad de sus calles, las plazas central y menores, la idea de límite, de ciudad-territorio, etc. Sin embargo aquí los elementos se refinan en muchos aspectos y por ello constituye una expresión pulida y singular del modelo con sus elementos sistematizados en un complejo engranaje.

Queremos también enfatizar el paso de la utopía, de la ciudad ideal a real, y destacar los valores de esa realidad, más allá de sus tradicionalmente alabadas características.

### *Ciudad y territorio*

En primer lugar conviene analizar la relación de la ciudad con el territorio a ocupar. El emplazamiento es elegido por su proximidad al puerto natural de Ensenada, aunque su cercanía a Buenos fue siempre criticada por numerosos detractores del emprendimiento.

Gran parte de las ciudades bonaerenses tienen una relación con el territorio producto de la postura positivista en relación al ambiente, y a la percepción de la llanura como territorio que no tiene rasgos físicos marcados que puedan afectar a la ciudad. El territorio se interpreta en la época como un soporte que debe ser modificado por el hombre para garantizar el progreso, del cual se deben extraer sus recursos, pero muchas veces se ignoran sus particularidades. El paisaje de la llanura es visto durante gran parte del siglo XIX como monótono, obvio, incluso vacío. Esta visión contribuye a impulsar la tabula rasa, donde las ciudades se levantan, en el mejor de los casos, atendiendo a criterios ambientales muy básicos.

Sin embargo, más allá de su condición topográfica, la llanura presenta graves problemas de inundabilidad por arroyos estacionales, con épocas muy secas o muy lluviosas, donde una variación escasa de altura, o una distancia mayor o menor a un arroyo, puede significar la diferencia entre quedar o no bajo el agua. De esta manera, muchas ciudades ubican el punto de partida del trazado -el centro de la composición, la plaza-, en el lugar más alto, quedando parte de su planta urbana y/o ejidal en posiciones que pueden resultar más o menos favorables. Pese a seguir criterios básicos, algunas ciudades bonaerenses se construyen sobre arroyos estacionales, o inclusive en humedales (bañados), sujetas a las problemáticas que ello implica tanto para la naturaleza, como para sus pobladores y la producción agropecuaria.

La Plata no es ajena a esta dinámica y se funda en un enclave que atiende a la distancia con respecto al Río de La Plata, ubicándose por encima del albardón costero, en el límite del área inundable. Esta ubicación no permite a la ciudad tener contacto directo con el río, razón por la cual se busca llevarlo hasta la ciudad a través de canales. No obstante el emplazamiento no contempla la dinámica de los arroyos estacionales, que originan grandes problemas de empantanamientos.

Ya antes de la fundación, el propio gobernador Dardo Rocha advierte la presencia de una cañada o cauce temporal (refiriéndose a uno de los brazos del arroyo El Gato) que podría ocasionar conflictos y manda trasladar la ciudad unos 1.000 metros más al Sudeste. A pesar de esta medida, de las 1.378 manzanas habitables del casco urbano, sólo 272 son de primera categoría, mientras que las restantes, por estar en terrenos bajos, son de segunda o tercera<sup>12</sup>. Esto explica por qué la parte Noroeste del casco es la última en ocuparse, ya bien entrado el siglo XX.

---

<sup>12</sup> Vallejo, 2005

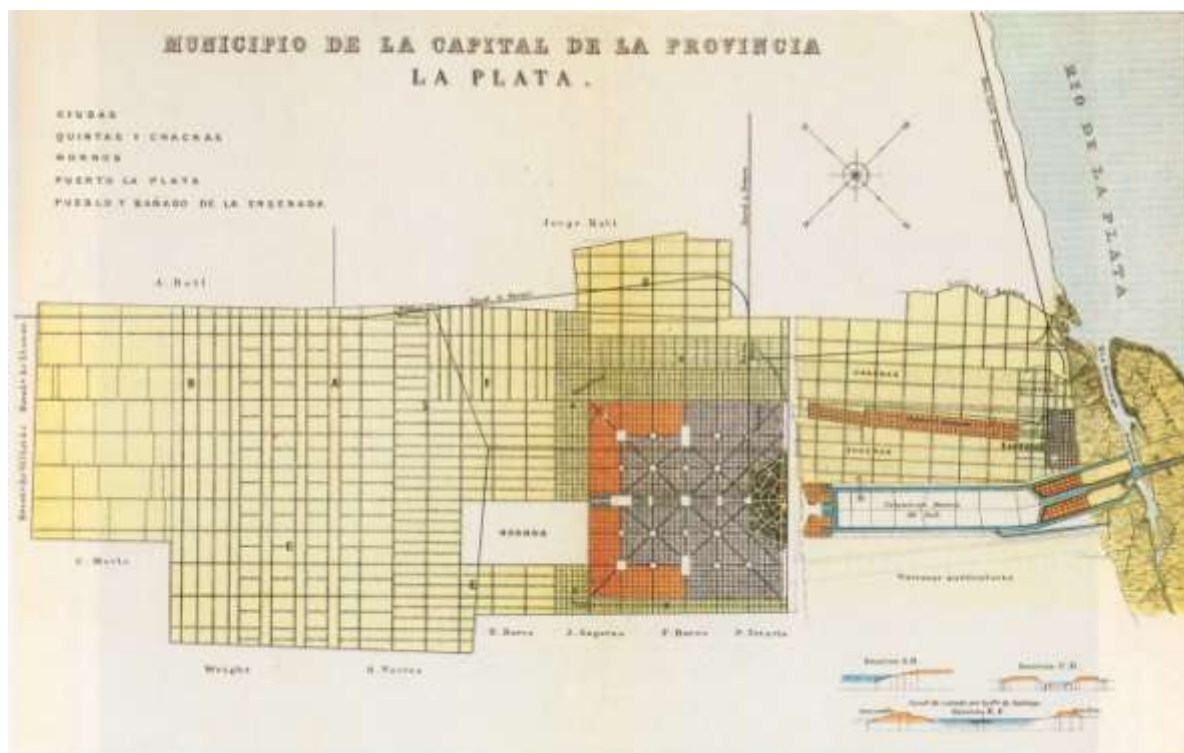
Como ya hemos apuntado, el proyecto de la ciudad junto con el territorio productivo circundante (el ejido) es un rasgo característico de las ciudades pampeanas. El caso Platense no es ajeno a esta idea de ubicar alrededor de la ciudad las tierras “de pan llevar”, es decir la producción frutihortícola de autoabastecimiento, en terrenos más pequeños (quintas) o mayores (chacras), para diferenciar claramente esta producción de la ganadera en las parcelas rurales mayores de los alrededores. En el área ejidal también se ubican los establecimientos industriales, que en la época fundacional son escasos y fundamentalmente de dos tipos: hornos de ladrillos para la construcción, ubicados en el sector Suroeste, fuera del casco urbano, y saladeros ya existentes en el pueblo de Ensenada (figura 7)<sup>13</sup>.

**Figura 7.**

**La Plata y su ejido, plano contenido en la “Reseña estadística y descriptiva de La Plata”, publicada bajo la dirección de Emilio Coni en 1885**

---

<sup>13</sup> Recordemos que en el momento de la fundación existen dos núcleos de población previos. Uno es el de Tolosa, un pueblo que levanta en 1871 Martín de Iraola en sus tierras. El otro es Ensenada, una población de larga historia, cuyos orígenes datan del siglo XVIII, cuando en el puerto natural se manda construir el Fuerte Barragán, que tendrá un papel destacado durante las Invasiones Inglesas a principios del siglo XIX. En 1872 Ensenada se conecta por ferrocarril con Buenos Aires y en 1879 se instalan los primeros saladeros. El partido de La Plata abarca los territorios de Ensenada y Berisso (un pueblo de inmigrantes de diversas nacionalidades, que surge al amparo de los frigoríficos a finales del siglo XIX), hasta el año 1957, cuando se divide en tres partidos para mejorar la administración de un área que atrae cada vez más población. No obstante, esta división contribuye a que no se planifique en conjunto un ámbito funcionalmente claro.



Fuente: Morosi, 1999.

En la figura 7 se observa otro de los rasgos característicos de la ciudad en relación al territorio, y es la conexión portuaria que se diseña entre la ciudad y el puerto de la Ensenada. Se trata de un puerto natural, con múltiples ventajas frente al de Buenos Aires, que requiere grandes trabajos de dragado para su funcionamiento. Esto acentúa la intención de crear una capital nueva mucho mejor que la anterior.

La ciudad se concibe con un “acceso fluvial” a través de dos canales paralelos que llevan las mercancías del puerto a la ciudad<sup>14</sup>, de los cuales finalmente sólo se construye el del lado Norte (conocido como Dique n° 1). Inicialmente se pretende que ambos lleguen hasta el mismo casco urbano, pero se da prioridad a la conservación del importante bosque de eucaliptus que había plantado Martín Iraola en su estancia, expropiada para la construcción de la ciudad<sup>15</sup>.

La concepción total de una ciudad con su área productiva y su puerto, trazando casi una línea imaginaria desde la pampa hacia Europa, es una imagen clara de las intenciones que persigue el grupo liderado por Dardo Rocha: una ciudad moderna, más poderosa que la naturaleza misma, una máquina productiva a la vanguardia de las grandes capitales del mundo.

### ***Sector urbano***

<sup>14</sup> Las obras del puerto comienzan en 1883 bajo la dirección del ingeniero Waldorp y éste se inaugura en 1890.

<sup>15</sup> D. F. Sarmiento es el gran promotor de la plantación de eucaliptus, un árbol originario de Australia, para contribuir a la desecación de los pantanos que hay en la zona. En sus discursos dice: “¡Árboles! ¡Planten árboles!” y escribe: “La pampa, como la República, es tabla rasa: hay que escribir sobre ellas árboles” y también que “El eucalipto será el marido de la pampa”. Consigue en Europa semillas australianas y se plantan por primera vez en la estancia de los Iraola, a partir de 1862. Actualmente el Parque Paseo del Bosque de La Plata cuenta con algunos de los ejemplares más antiguos del país.

A nivel del casco urbano, es decir del cuadrado fundacional, la ciudad de La Plata comparte con sus hermanas pampeanas todos los rasgos formales, aunque su tratamiento sea mucho más desarrollado y cuidado. Compartir estos rasgos la incluye en el conjunto, pero su tratamiento especial le otorga singularidad.

Existe la idea de límite, o separación entre la trama urbana y el sector productivo, en la forma de un bulevar de circunvalación, que en el caso de La Plata tiene un ancho de 100 metros. Aquí la calle se curva en las esquinas de la traza para permitir la inclusión del ferrocarril en el sector arbolado que se desarrolla en medio de la ancha calle. Esta singularidad formal provoca una serie de manzanas con frentes curvos y una resolución particular del parcelario en la unión con las diagonales.

La trama en cuadrícula se persigue, como en las ciudades pampeanas, no sólo y no tanto por una cuestión de facilidad y rapidez del trazado, sino por la idea de racionalidad que comporta la calle rectilínea frente a las que no lo son. Se entiende que las calles rectas posibilitan la división de sectores de iguales dimensiones, con parcelación racional, así como una rápida circulación, una mejor comprensión del entorno urbano y una mayor higiene urbana, dada la mejor circulación del aire. No obstante, en La Plata la cuadrícula que rige la composición, conformada por manzanas de 120 metros de lado, presenta dos particularidades importantes. Por un lado, la jerarquización de un eje que divide a la ciudad en dos y se transforma en emplazamiento de los edificios emblemáticos de la ciudad, relacionados con funciones cívicas con un alto valor simbólico (palacios de gobierno, catedral, administración de la justicia, etc.). Por otro lado, la jerarquización de este eje implica la consolidación de un área central a lo largo del mismo, entre las calles 44 y 60, donde se altera el tamaño de las manzanas, haciéndolas más pequeñas con la previsión de una mayor circulación del tráfico en las calles.

Esto nos lleva directamente al tratamiento de la calle como canal de circulación: varios años después de Cerdà y algunos antes que Eugène Hénard, la calle se transforma en objeto privilegiado de estudio. Se establece una jerarquía de vías, donde aparecen calles normales, avenidas cada seis calles, y diagonales, además del ya mencionado bulevar de circunvalación. La estructura de avenidas cada 6 calles da lugar a una serie de sectores. Sin embargo, su anchura no varía en gran medida de la adoptada en las demás ciudades bonaerenses, derivado la experiencia acumulada, donde anchura de 18 metros se transforma en un estándar que cumple con los preceptos higiénicos.

El rasgo más distintivo de La Plata son las diagonales, que aparecen con diferentes jerarquías en todo el trazado. La provincia ya cuenta con un par de ejemplos de ciudades con diagonales anteriores a La Plata, como Adrogué (1872) y Campana (1878). La diferencia estriba que en La Plata éstas conforman una malla, un sistema racional y jerarquizado, a diferencia de los otros casos, donde apenas se disponen dos que se cruzan entre sí.

Las diagonales no obedecen a una voluntad de embellecimiento barroca, sino que constituyen la expresión de una racionalidad circulatoria, de aproximar dos puntos con la menor distancia posible. La prueba de ello está en que los edificios singulares no constituyen puntos focales, sino que se ubican de forma tangente a los ejes. Esto también sucede con el eje cívico ya descrito, donde los edificios públicos se sitúan sobre el mismo eje, de manera que no permiten una vista global del conjunto, que se aprecia sólo desde el aire.

La estructura viaria cuadrangular, el eje cívico y el sistema de diagonales confluyen en la plaza central de la ciudad, cuyo centro sirve de punto de replanteo del trazado, una práctica ya tradicional en Argentina. Aquí también la plaza resume el poder local, con el edificio municipal y la iglesia catedral en posiciones privilegiadas, así como los principales edificios. Sin embargo, La Plata es también capital de la provincia, con lo que se habilita una segunda

plaza importante a lo largo de ese eje que aloja la sede del poder provincial, reforzando la idea de eje lineal con edificios públicos.

También aparecen aquí plazas menores, conformando unos distritos, sólo que esta estructura se multiplica dado el tamaño de la ciudad. Se conforma así otra malla superpuesta de espacios libres, que dota de zonas verdes salubres a los diferentes barrios, siguiendo los preceptos higienistas imperantes en la época.

La manzana sigue el modelo tradicional, que confía en la clásica forma cuadrada, ochavada (o achaflanada) en las esquinas, con una parcelación en forma de X (lotes con frentes iguales y fondos variables), o H (lotes de superficies similares). Aparecen, como es de prever, varias manzanas anómalas debido a la presencia de diagonales y curvas que alteran la regularidad, con soluciones particulares para cada caso.

Curiosamente se utilizan tres medidas de frentes para las parcelas: el anacrónico 8,66 (equivalente a 10 varas castellanas), 7,50 y 10 metros. Esta parcelación permite la división de una manzana en 40 parcelas, pero la mayoría de las personas no puede adquirir más de una parcela para armar una construcción mayor, con lo que, tal como puntualizan Gandolfi y Gentile, si bien esta circunstancia traza desde el inicio un panorama urbano inclusivo, en el sentido de la facilidad de acceso relativo a la propiedad, genera asimismo un mosaico residencial diminuto<sup>16</sup>.

Curiosamente no se proponen innovaciones formales en el tipo de arquitectura, ni en la parcelación, ni en la agrupación de las manzanas. La regulación de la edificación queda también de forma llamativa al libre albedrío de la población, omitiendo limitaciones respecto a la altura edificatoria, la ocupación de la parcela o la densidad. Aún así, esto no representa un problema, porque hasta 1920 aproximadamente, la ciudad se mantiene con la altura media inicial de dos plantas.

La incorporación del ferrocarril plantea un gran desafío, aún hoy no resuelto. Éste se introduce en 1857 en el país, y se extiende notablemente a partir de 1870. En la Plata se construye primero la Estación 19 de Noviembre, ubicada en el centro de la ciudad (en la esquina de 7 y 50). Pero su circulación por una avenida urbana crea numerosas complicaciones, con lo que en 1903 se decide su traslado a una nueva estación, con playa de vías y maniobras. Aún hoy la circulación del tren a nivel por la calle 1 sigue siendo una barrera infranqueable.

## **El eslabón ejemplar de la red de ciudades bonaerenses**

El análisis formal nos demuestra que la ciudad es un producto auténtico de la Argentina finisecular, fusión de la tradición colonizadora del siglo XIX (expresada en el modelo de ciudad pampeana) y de las ideas de vanguardia sobre la ciudad moderna e higiénica.

Hemos reconocido dos grupos de influencias esenciales en la construcción de la ciudad. El primero lo constituye la experiencia fundadora que durante todo el siglo XIX acumulan los técnicos locales. El segundo arranca de las ideas acerca de cómo debe ser y funcionar la ciudad moderna, es decir las ideas de vanguardia<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Gandolfi y Gentile, 2013

<sup>17</sup> Como se ha explicado en referencia a las diagonales, entendemos que su razón de ser no obedece a preocupaciones estéticas, y por eso no consideramos pertinente la mención de antecedentes que la vinculan a las ciudades ideales del Renacimiento, que se han planteado en otros estudios. Tampoco hemos encontrado pruebas de que los ingenieros tomaran estos modelos como base.

Veremos más adelante diversos ecos de la experiencia platense, donde ésta se transforma en modelo para otras experiencias locales o internacionales.

### ***La experiencia fundadora bonaerense***

Hasta el año 1882 la provincia cuenta con 55 de pueblos fundados en el periodo republicano (a partir de 1810) en su haber y otros tantos trazados de poblaciones menores, constituyendo una experiencia nada despreciable en la construcción de ciudades.

En la fundación de una población intervienen normalmente el agrimensor responsable del trazado y uno o dos ayudantes para su amojonamiento en el terreno. Los solares son distribuidos normalmente por una comisión municipal y los edificios públicos se van construyendo gradualmente según los recursos locales. En el caso de La Plata, el diseño del trazado está a cargo de un equipo de agrimensores e ingenieros del Departamento de Ingenieros<sup>18</sup>, pero se completa con profesionales independientes, dado lugar a un equipo de más de cien técnicos.

De entre los trazados elaborados antes de 1880 para los pueblos bonaerenses, existen casos singulares como Adrogué, de los ingenieros José y Nicolás Canale (1872) y Campana del agrimensor Carlos de Chapeaurouge, de 1876.

**Figura 8.**

**Plano de la ciudad y puerto de Campana, trazada por el ingeniero y agrimensor Carlos de Chapeaurouge en 1875.**



Fuente: Archivo General de la Nación. Mapoteca II-113.

<sup>18</sup> Recordemos que en 1875, el Departamento Topográfico es absorbido por el Departamento de Ingenieros.

En Adrogué la familia propietaria de las tierras solicita a los profesionales un diseño que se aparte de lo común, por su traza y su arboleda, en relación a las ideas higienistas de un espacio urbano saludable. Se escoge el eucalipto como árbol protagonista de la forestación y se traza una malla en damero, a la cual se superpone una diagonal que forma plazas y rotondas en los cruces.

En el caso de la ciudad portuaria de Campana (figura 8), se superponen al damero dos diagonales, que convergen en una gran plaza que no está ubicada en el centro del trazado, pero que está comunicada mediante una avenida con la estación de ferrocarril situada en la margen del Río Paraná. De forma general, la vinculación entre la plaza principal y la estación, constituye en la mayoría de las ciudades bonaerenses el primer centro comercial de la ciudad. En Chapeaurouge, además, los terrenos bajos son tratados en forma de parque dividido en manzanas.

Además del gran bagaje que supone la construcción de tantos pueblos anteriores a 1880, el Departamento de Ingenieros cuenta con el aporte de planos que se vienen realizando en el ámbito local como propuestas para nuevas ciudades, independientemente del Departamento Topográfico.

Tenemos así el diseño de Santiago Bevans para una “Ciudad con diagonales” de 1828, en el que desarrolla además la forma y parcelación de las manzanas irregulares que surgen de este trazado<sup>19</sup> y cuyo destino final puede ser la remodelación de Buenos Aires o la fundación de nuevos pueblos en la provincia. Aparece también el aporte del ingeniero valenciano José Rodrigo Botet quien presenta ante la comisión diseñadora su proyecto de “Ciudad Atlántida, capital de la Provincia de Buenos Aires”<sup>20</sup>. Posiblemente, se tiene presente también el “Plano para las colonias inglesas en el Río de La Plata”, diseñado para Buenos Aires en la época de las invasiones inglesas (primera década del siglo XIX) y que aparece en el libro de Taullard<sup>21</sup>.

También resultan de interés las propuestas para Buenos Aires de Marcelino Lagos en 1867 y la de Felipe Senillosa (hijo) de 1875<sup>22</sup> o las del Departamento de Ingenieros para la nueva capital, que se conservan en el Archivo Histórico de Geodesia, y la de Juan Manuel Burgos para la nueva capital de la provincia, que está emparentada en gran medida con la definitiva<sup>23</sup>.

---

<sup>19</sup> “El planteo urbano consiste en formar un módulo repetitivo, que en el plano que conocemos se reitera nueve veces, aunque el corte de los lados parece indicar que se continuaría repitiendo de manera indeterminada. El módulo urbano parte del cuadrado como forma geométrica. Traza uno de 800 metros de lado, otro interior concéntrico de 160 metros de lado (o sea 1/5), luego las rectas medias entre ambos, equidistantes 160 metros de cada uno, y a partir del cuadrado central traza las diagonales que se interceptan con el perímetro formando rotondas de 53 metros de radio, en algunos casos estas se repetían también en las esquinas de las diagonales con las calles intermedias. Resultan así tres tipos de manzanas: rectangulares, triangulares y trapecoidales” (De Paula y Gutiérrez, 1974, p.55).

<sup>20</sup> El original de este plano se expone en el Museo y Archivo Dardo Rocha, en La Plata.

<sup>21</sup> Antonio Taullard, *Los planos más antiguos de Buenos Aires (1580-1880)*, publicado en Buenos Aires en 1940. Según Taullard el plano fue publicado en Londres y descubierto por R. J. Álvarez: “las calles van de mayor a menor subdivididas en avenidas arboladas, diagonales de circunvalación y calles menores de servicio; las manzanas, por así llamarlas, son bloques rectangulares, como ahora se aconsejan, cuyos lotes dan a dos arterias, existiendo plazas, plazoletas y *rondpoints* para mejorar la circulación” (Terán, 1984, p.64), aunque autores manifiestan sus dudas con respecto a la fecha de elaboración de este plano, aduciendo que también puede ser una propuesta vinculada al plan de inmigración del territorio bonaerense de la década de 1820 (De Paula y Gutiérrez, 1974, p.56).

<sup>22</sup> Felipe Senillosa (hijo) formula en 1875 la idea de formar una avenida a tramos diagonales y rectos, uniendo las cabeceras ferroviarias de Constitución y de Retiro por medio de la calle Rincón-Junín mediante la combinación de diagonales, rotondas y calles, que se irían ensanchando y rectificando.

<sup>23</sup> Burgos dice en su propuesta: “...para el trazado de las calles, creemos que el sistema que reúne mayores ventajas sobre todos los demás es el llamado reticulado [...] Se ha adoptado, en general, desde muchos años



En su propuesta, Burgos evoca los casos de París, Berlín, Viena y algunas ciudades norteamericanas como Nueva York, Filadelfia o Boston. Sobre las plazas, expresa que serán como los pulmones del organismo humano, y también cree necesario el establecimiento de un gran parque principal.

### *Las ideas sobre la ciudad moderna y salubre*

Muchos personajes de la época, vinculados a los círculos intelectuales de Buenos Aires y al mismo Dardo Rocha, están enormemente influidos por el estudio de cuestiones derivadas de la búsqueda de la salubridad en las ciudades y una mejor vida social. Éste es un tema recurrente en los debates higienistas que llegan a Argentina a mediados de siglo: las comunidades cooperativas de Owen y Fourier, así como las ideas de sus seguidores, Godin y Considerant; igualmente, las propuestas de Sir James Silk Buckingham, con su ciudad ideal llamada Victoria (1849), y Benjamin Ward Richardson con su ciudad ideal Hygeia (1875)<sup>24</sup>.

La obra de los defensores de la ciudad higiénica del siglo XIX (los ingleses Bentham, Chadwick, Ward Richardson, o los franceses Lachaise o Villermé) es conocida por médicos higienistas argentinos como Emilio Coni, Eduardo Wilde, Porcel de Peralta, Ramos Mejía, entre otros, que intervienen en las fases previas del proyecto de La Plata. Los textos de higiene pública de la Cátedra de Higiene de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, escritos por Guillermo Rawson y Pedro Mallo se encuentran entre los primeros relativos a la ciencia urbana en Argentina, con capítulos dedicados al análisis de las ciudades y sus elementos, e inclusive Mallo manifiesta en su libro haberse inspirado en la Teoría General de la Urbanización de Cerdà<sup>25</sup>.

Por otra parte, sabemos que el Departamento de Ingenieros cuenta, en la época de la fundación de La Plata, con el Atlas Universal de Fayard<sup>26</sup> que contiene “64 planos de las principales ciudades del mundo”<sup>27</sup>, que Dardo Rocha trae desde París, con el fin de que el Departamento estudie los planos de las ciudades más importantes y con esos conocimientos determinen el trazado de La Plata.

Desde Estados Unidos llegan noticias de las ciudades de nueva fundación. Por su proximidad formal con La Plata y por ser la capital del primer estado independiente de América, es posible afirmar que Washington constituye un referente de importancia, así como también

---

atrás, en la traza de las nuevas ciudades de Roma, Barcelona, Génova, Nápoles y otras...”. Este sistema reticulado puede sufrir alguna variación mediante la introducción de diagonales, o avenidas, que varían en ancho según su importancia: “las calles de la ciudad no pueden tener todas la misma anchura porque tampoco tienen la misma importancia comercial, administrativa o de tránsito” En: Burgos, Juan Manuel. “La nueva capital de la provincia”, en: Anales de la Sociedad Científica argentina, tomo XIII, Buenos Aires, 1882, pág. 97-111. Citado por Terán, 1984, p.73.

<sup>24</sup> Esta ciudad es el referente que toma Julio Verne al escribir su novela “Los Quinientos millones de la Begum” (*Les cinq cents millions de la Béguin*) en 1879, que cuenta la historia de dos formas enfrentadas de hacer ciudad, una utópica y moderna y otra totalmente industrial. La France-Ville que construye el Dr. Sarrasin en la historia se describe de forma muy similar al trazado que tiene la ciudad de La Plata. Verne visita Argentina en la década de 1870 para participar en un congreso de masones. Posiblemente da a conocer sus ideas en estos momentos a otros masones como Pedro Benoit y Dardo Rocha. Más tarde, en el año 1889, se entrega la medalla de oro a la ciudad de La Plata en la Exposición Universal de París.

<sup>25</sup> El libro de Mallo al que hacemos referencia es: Mallo, Pedro. Lecciones de Higiene Privada y Pública dadas en la facultad de Medicina de Buenos Aires. Imprenta de la Tribuna, Buenos Aires, 1878/1879, 2 vols.

<sup>26</sup> La Brugère, E. de y Baralle, Alphonse. Atlas Universel. París: Anthème Fayard, 1880. Este atlas incluye planos de ciudades como Ámsterdam, Amberes, Berlín, Barcelona, Alger, Metz, Melbourne, Estrasburgo, México D. F., Lima, Sant Louis, Jerusalem, Zurich, Colonia, Lisboa, Túnez capital, entre otros.

<sup>27</sup> Recalde, 2000

algunas otras ciudades norteamericanas visitadas por Sarmiento y descritas en sus diarios de viaje.

También es posible que tuvieran contacto con las reformas efectuadas por el Plan Beaurepaire-Rohan (1843) para Rio de Janeiro, que marca la transición de las técnicas de ingeniería militar barroca a la utilización de técnicas de urbanización moderna, mediante la utilización de un “plano colosal” para la ciudad. En este plan de reforma para la ciudad construida y su expansión parece querer introducir las mallas geométricas hispanoamericanas en las ciudades de origen portugués, además de la introducción de conceptos higienistas que vienen de la corriente inglesa antes mencionada. Propone una nueva estructura regular de calles junto con normas de parcelación y edificación<sup>28</sup>.

### ***Resonancias platenses***

Posteriormente a la fundación de La Plata, encontramos resonancias de su trazado en ciudades como el centro agrícola Nueva Plata, al oeste de la provincia de Buenos Aires, del agrimensor José D. Pita (1889) y en la traza de Miramar (1888), atribuida a Pedro Benoit o a Rómulo Otamendi. También se verifica la introducción de diagonales en otros pueblos de menor tamaño como Verónica o Henderson.

En el plano internacional, los ecos de la nueva realización llegan a Brasil, al trazado de Belo Horizonte. Aarão Reis (1853-1936), el encargado de la empresa de dotar de una nueva capital al estado de Minas Gerais, es ingeniero politécnico formado en Río de Janeiro. Para afrontar los trabajos que exige la traza de una nueva ciudad manda buscar los ejemplos de las nuevas ciudades de su época. Recibe diversas publicaciones y entra en contacto con el ministro plenipotenciario de Brasil en Argentina, Fernando Lluís Osorio, que envía a Reis todos los planos e información sobre la recientemente fundada ciudad de La Plata. Asimismo, la Comisión Constructora invita a participar a varios ingenieros, la mayoría formados en la misma Escuela Politécnica de Río de Janeiro y a otros proyectistas con experiencia internacional, como José de Magalhães, al arquitecto paisajista francés Paul Villon, discípulo de Alphand, y al suizo João Morandi (1862-1936) que ha participado de la construcción de La Plata<sup>29</sup>.

## **Conclusiones. Entre el mito y la realidad: desafíos y posibilidades**

La ocupación del espacio pampeano durante el siglo XIX, unos 300.000 km<sup>2</sup>, representa para la época un laboratorio donde se ensayan las ideas de lo que se pretende que sea la ciudad moderna del país. Es la oportunidad de demostrar que se puede levantar una nación desde "el desierto", con nuevas instituciones y nuevos habitantes.

De esta forma, La Plata cobra un doble sentido, como exponente de un momento histórico clave del país. Es un caso singular, debido a las causas que motivan su fundación y su condición de capital, lo que nos permite situarla en contexto con otras nuevas capitales de la

---

<sup>28</sup> Para un desarrollo completo del Plan Beaurepaire, ver: Vicentini Andreatta, Verena. Ciudades cuadradas, paraísos circulares: planes de ordenación y orígenes de la urbanística en Rio de Janeiro: importación y transformación de paradigmas. Tesis leída en 2007 en el Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Catalunya, dirigida por Joaquín Sabaté Bel, publicada en portugués, con su atlas correspondiente.

<sup>29</sup> João Morandi fue arquitecto y escultor. Nace en la parte italiana de Suiza, en Lugano, y trabaja en la construcción de la ciudad de La Plata hasta 1896. En Belo Horizonte participa en la ornamentación interna de edificios como el Palacio da Liberdade, el antiguo Museo de Mineralogía, el Instituto de Educação, la iglesia São José, y La Iglesia de Nossa Senhora do Rosário.

época (Belo Horizonte en Brasil, Camberra en Australia o Nueva Delhi en la India). Pero es también una ciudad “pampeana”, por el modelo urbano al que responde y la idea de ocupación de su territorio, relacionado con un ideal de país que viene gestándose desde principios del siglo XIX. Se trata, por tanto, de un modo de ocupación único del territorio, por su escala, el esfuerzo que implica, la época en que se realiza y la relativa rapidez, así como también por sus repercusiones a futuro. Y a la vez representa la fusión de ideas y prácticas de ambos lados del mundo, entre la tradición indiana y la modernidad regularizadora.

La Plata se plantea con el objetivo de demostrar que Argentina es un país moderno y pujante, que es capaz de construir una nueva capital, moderna y salubre. Prueba de la buena acogida del plan en el contexto internacional son las medallas de oro que se le otorgan en 1889 en la Exposición de París en dos categorías: «Ciudad del Futuro» y «Mejor realización construida».

Su relevancia como ciudad capital ha exigido un equipo de profesionales dedicados a esta tarea en exclusiva (a diferencia del resto de ciudades pampeanas). El gobierno aporta además datos y bibliografía de referencia. Se trata de realizar una ciudad ejemplar y para ello resulta imprescindible atender a las teorías sobre higiene urbana, tan presentes en el siglo XIX, sobre espacios verdes y arbolado, sobre circulación de aire o el emplazamiento de establecimientos insalubres.

**Figura 9.**  
**La Plata, vista aérea.**



Fuente: Google imágenes.

Al igual que sus hermanas, La Plata es una ciudad pensada en conjunto con el territorio productivo. Sin embargo aquí la conjunción ciudad-territorio, incluye otras perspectivas. No sólo se incluyen los habituales espacios dedicados a quintas y chacras, sino que se piensa en la relación con el puerto de salida de todos esos productos y con el ferrocarril, infraestructuras básicas del modelo exportador del siglo XIX. Si lo analizamos desde una perspectiva actual, o

sólo se pensaba en lo local sino también en lo que hoy llamaríamos global, es decir su conexión con ultramar y la salida y llegada de mercancías y viajeros.

Pero el modelo urbano, la forma general, un espacio cerrado y delimitado frente a la amplitud del paisaje, con su plaza central y las plazas menores, su esquema viario básico, las manzanas y el parcelario, son elementos que comparte con el resto de ciudades bonaerenses, repitiendo de alguna manera el modelo que se viene desarrollando desde comienzos del siglo XIX. Sin embargo, la escala, el detalle y la culturiza con la que se piensa la ciudad es diferente, como lo será su desarrollo (figura 9).

Los paradigmas que afronta la ciudad en el siglo XIX, muestran hoy falencias y puntos que resulta necesario replantear. La confianza positivista en el progreso y el poder de la técnica llevan a pensar en una tabula rasa, en el territorio como una hoja en blanco sobre la que todo el futuro está por escribirse, y hace que en cierta forma se ignoren preexistencias importantes. Nuestra postura al respecto ha cambiado, y hoy tenemos la obligación de buscar modos de adaptar el modelo del siglo XIX al XXI.

En cuanto a las infraestructuras, hoy sabemos que la cercanía a Buenos Aires entre otros muchos factores políticos y económicos, hizo que el puerto no funcionara nunca con todo su potencial, y la llegada al ferrocarril a la ciudad y su integración en la trama urbana aún no está correctamente resuelta. Estos son elementos fundamentales a repensar.

La creencia en un crecimiento lineal y sostenido, llevó a los constructores de la ciudad a no regular su crecimiento de forma clara: se restringió la extensión de la mancha urbana con el bulevar pero no se limitaron ni alturas ni densidades. El tamaño de los lotes y su forma, que permitió un acceso a las parcelas bastante igualitario al inicio, nunca se adecuó a las nuevas tipologías residenciales, ni a la densificación de la ciudad, y cuando el crecimiento superó con creces las expectativas de la época fundacional los intentos de regulación llegaron a destiempo (figura 10).

**Figura 10.**  
**Comparativa: La Plata en 1932 y en 1999, foto tomada desde las torres de la Catedral**



Foto: Archivo Fotográfico del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, Baldi 1932 - Retik 1999.

Sin embargo, no debemos perder de vista que estamos mirando hacia atrás desde el siglo XXI, a una ciudad que era moderna en el siglo XIX y que lo sigue siendo en muchos aspectos, porque los elementos del trazado que le confieren identidad tienen un alto grado de adaptabilidad a nuevos usos. No obstante, muchos de esos aspectos seguramente pueden, y deben, ser repensados desde las necesidades y problemas actuales, rescatando los elementos

del modelo que nos pueden servir para mejorar y transformando aquellos que necesitan cambios o actualizaciones.

Todos los rasgos paradigmáticos que hemos mencionado tienen su correlato en ideas para la ciudad que buscamos en la actualidad: la presencia de espacios verdes ya no sólo como lugares “salubres”, sino como espacios de esparcimiento y generación de lazos sociales, la idea de progreso no desde lo meramente productivo sino desde la innovación a nivel tecnológico, educativo y de investigación (I+D) aprovechando la presencia de la segunda Universidad del país, la idea de lo local pero siempre vinculada a lo global... Todos son valores que debemos retomar para plantear nuevos rumbos sobre un modelo que no ha perdido vigencia. Y así, La Plata no sólo podrá ser paradigma del siglo XIX, sino también del XXI, y de lo que se puede lograr si, sobre una trama del XIX, dibujamos y redibujamos las muchas ciudades del futuro.

## **Bibliografía**

ALIATA, Fernando. *La Ciudad Regular: Arquitectura, Programas e Instituciones En El Buenos Aires Posrevolucionario, 1821-1835*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2006.

ALIATA, Fernando. Las raíces del árbol de la Libertad: El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX”. *Revista Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 23 de marzo de 2010.

DE PAULA, Alberto y GUTIÉRREZ, Ramón. *La Encrucijada De La Arquitectura Argentina 1822-1875*. Resistencia (Argentina): Departamento de Historia de la Arquitectura, 1974.

GALANTAY, Ervin. *Nuevas ciudades: De la antigüedad a nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977

GANDOLFI, Fernando y GENTILE, Eduardo. Pecados capitales: Origen y fuentes del trazado de la ciudad de La Plata. *Forjando*, n° 4, octubre 2013.

GORELIK, Adrián. Cu . Presentación en el seminario del Centre of Latin American Studies. University of Cambridge, 27 de mayo de 2002.

MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel. *La cabeza de Goliath*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1968 (original 1940)

MOROSI, Julio Ángel, VITALONE, Cristina y AMARILLA, Beatriz. *La cuadrícula en las ciudades bonaerenses: Aspectos morfológicos, ambientales y económicos*. La Plata: CIC/LINTA, 1990

MOROSI, Julio. *Ciudad de La Plata: Tres décadas de reflexiones acerca de un singular espacio urbano*. La Plata, LINTA, 1999.

PESCI, Rubén. *La Plata Patrimonio*. La Plata: CEPA, 2003.

RANDLE, Patricio. *La Ciudad Pampeana: Geografía Urbana, Geografía Histórica*. Buenos Aires: Eudeba, 1969.

RECALDE, José Martín. *Sobre aportes y méritos en la fundación de La Plata*. La Plata: CPA, 2000

SARMIENTO, Domingo Faustino. *Facundo*. Buenos Aires: Losada, 1999, 12va ed. (original

publicado en el periódico El Progreso de mayo a junio de 1845)

TERÁN, Fernando de (ed.). *La Plata ciudad nueva ciudad antigua: historia, forma y estructura de un espacio urbano singular*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local; Argentina: Universidad Nacional de la Plata, 1983.

VALLEJO, Gustavo. El trazado ideal y los condicionantes naturales en el desarrollo urbano de La Plata. *Estudios del Hábitat*, Vol. II, N °8, 2005, pp.61-70.

VITALONE, Cristina. Cuadrículas Bonaerenses. *Anales LINTA*, 1993 (pp. 39-45).

### **Material de archivo**

Archivo Histórico de Geodesia (AHG), dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires. Documentos escritos y material cartográfico.

Archivo General de la Nación (AGN), dependiente del Ministerio del Interior. Documentos escritos (sala X) y material cartográfico (mapoteca).